VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 318)**
- **Komisji Spraw Zagranicznych (nr 165)**

z dnia 19 lutego 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 318)

Komisji Spraw Zagranicznych (nr 165)

19 lutego 2015 r.

Komisje: Infrastruktury i Spraw Zagranicznych, obradujące pod przewodnictwem posłów **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, oraz **Józefa Rackiego (PSL)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury, przeprowadziły:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 roku (druk nr 2935).

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Konrad Marciniak**, zastępca dyrektora Departamentu Prawno -Traktatowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, **Cezary Łuczywek** przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Piotr Babiński**, **Artur Kucharski**, **Grażyna Nojszewska-Łasicka**, **Jolanta Misiak** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Przemysław Sadłoń** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Pozwólcie państwo, że rozpoczniemy wspólne posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych oraz Komisji Infrastruktury. W imieniu prezydiów obydwu Komisji serdecznie witam panie i panów posłów.

Uprzejmie informuję, że we wspólnym posiedzeniu Komisji bierze udział podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju pani Dorota Pyć, rzecz jasna, upoważniona do reprezentowania rządu na dzisiejszym posiedzeniu. Witamy panią, pani minister. Witam także pozostałych przedstawicieli. Mam tu wskazane dwie osoby, więc pozwolę sobie je wymienić z imienia i nazwiska. Są to pan Wojciech Zdanowicz zastępca dyrektora Departamentu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz pan Konrad Marciniak zastępca dyrektora Departamentu Prawno -Traktatowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 roku (druk sejmowy nr 2935). Czy do zaproponowanego porządku mają państwo uwagi? Nie słyszę uwag. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły porządek. Przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę panią minister o przedstawienie uzasadnienia projektu. Oddaję pani głos. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Szanowni panowie przewodniczący, Szanowne Komisje Infrastruktury oraz Spraw Zagranicznych, szanowni państwo. Bardzo serdecznie dziękuję za zaproszenie na dzisiejsze wspólne posiedzenie Komisji w celu przedstawienia rządowego projektu ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkole-

nia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 roku. Na wstępie chciałabym zaprezentować informację o konwencji oraz o jej celach, a następnie omówić wpływ ratyfikacji na polski system prawny. Później przejdę do skutków społeczno-gospodarczych związanych z ratyfikacją, a na koniec zarekomenduję szanownemu państwu przyjęcie projektu ustawy.

Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich opracowania pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej – będę używała skrótu, akronimu STCW-F – została przyjęta w lipcu 1995 roku podczas międzynarodowej konferencji w Londynie, która trwała od 26 czerwca do 7 lipca 1995 roku. Wzięli w niej udział przedstawiciele 74 czterech państw, w tym 22 państw Unii Europejskiej. Konwencja STCW-F weszła w życie w dniu 29 września 2012 roku zgodnie z art. 12, który stanowił, że jej wejście w życie nastąpi po upływie dwunastu miesięcy po dniu, w którym podpisze ją co najmniej 15 państw. Warunek ten został spełniony w dniu 29 września 2011 roku. Dwanaście miesięcy później konwencja weszła na świecie w życie.

Jest to pierwszy prawnie wiążący międzynarodowy instrument, który ustanawia na poziomie globalnym, międzynarodowym jednolite standardy wyszkolenia oraz certyfikacji załóg statków rybackich o długości powyżej dwudziestu czterech metrów. Celem konwencji STCW-F jest zapewnienie odpowiedniego poziomu kwalifikacji, potwierdzonego świadectwem kompetencji i sprawności do wykonywania zawodu, zgodnie z przeprowadzonymi badaniami lekarskimi, dotyczącymi załóg statków rybackich. Zgodnie z wymaganiami konwencji członkowie załóg muszą posiadać podstawową wiedzę w określonych dziedzinach oraz odbywać praktykę na statku rybackim w określonym minimalnym wymiarze czasu. Celem konwencji jest stworzenie i utrzymanie równych szans w sektorze rybołówstwa przez wspieranie kształcenia zawodowego.

Postanowienia konwencji obowiązują w odniesieniu do statków rybackich o długości co najmniej 24 metrów oraz o mocy napędu głównego co najmniej 250 kW. Dotyczą one szyprów, oficerów, oficerów mechaników oraz radiooperatorów. W konwencji określono minimalne wymagania, które państwa zobowiązane są przestrzegać, co podkreślam, ale które mogą też podwyższać zgodnie z własną polityką szkolenia kadr morskich.

Przechodząc do punktu drugiego, w którym pragnę przedstawić wpływ ratyfikacji na polski system prawny, informuję, że ratyfikacja konwencji STCW-F pozostaje w ścisłym związku z obowiązującą w polskim porządku prawnym ustawą o bezpieczeństwie morskim. Nie wymaga wprowadzania zmian w treści owej ustawy. Ważne jest, żeby zauważyć, że postanowienia konwencji STCW-F już zostały implementowane do polskiego porządku prawnego, wyprzedzając proces ratyfikacji. Znajdują one odzwierciedlenie w trzech rozporządzeniach obowiązujących dzisiaj w polskim porządku prawnym. Jest to rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 roku w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich. Stanowi ono wykonanie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Są to także rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 roku w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim, wydane na podstawie delegacji zawartej w art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim, jak i rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 maja 2014 roku w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych, wydane na podstawie delegacji zawartej w art. 76 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Pragnę zatem zwrócić uwagę, że konwencja w swojej merytorycznej treści została już wprowadzona do polskiego porządku prawnego. Wskazane rozporządzenia w stosunku do poprzednio obowiązującego stanu prawnego wprowadziły odpowiednie modyfikacje, które umożliwiają załogom statków rybackich odbywanie szkoleń, zdawanie egzaminów oraz otrzymywanie dyplomów zgodnych z postanowieniami konwencji STCW-F. W związku z powyższym ratyfikacja konwencji nie spowoduje obecnie konieczności wprowadzania zmian w polskim porządku prawnym, co dzisiaj pragnę szczególnie podkreślić.

Przechodząc do trzeciego punktu mojej wypowiedzi odnoszącego się do skutków społeczno-gospodarczych ratyfikacji konwencji, pragnę wskazać, że ratyfikacja konwencji STCW-F zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa żeglugi, a w szczególności bezpieczeń-

stwa statków rybackich i pracujących na nich rybaków, jak też umożliwi harmonizację polskiego systemu szkolenia i certyfikowania marynarzy pracujących na statkach rybackich z systemem uchwalonym przez Międzynarodową Organizację Morską w 1995 roku i obowiązującym od dnia wejścia w życie konwencji, czyli od dnia 29 września 2012 roku. Ratyfikacja konwencji w zakresie osób fizycznych dotyczy członków załóg statków rybackich. Około 3 tys. osób posiada świadectwa lub dyplomy w rybołówstwie morskim, wydane przez polską administrację morską. Ponadto umożliwi to polskim rybakom pracę u armatorów polskich i zagranicznych przez uzyskiwanie dyplomów morskich zgodnych z konwencją STCW-F, uprawniających do pełnienia odpowiednich funkcji na statkach rybackich o długości powyżej 24 metrów. Kandydaci do zajmowania stanowisk na statkach rybackich, oprócz zmian w treściach programów szkoleń, nie odczują różnicy w sposobie ubiegania się o dokumenty kwalifikacyjne. W celu uzyskania dyplomu w dalszym ciągu będą musieli wykazać się odbyciem odpowiedniego szkolenia oraz wymaganym stażem pływania na statku rybackim.

Ratyfikacja konwencji STCW-F w zakresie osób prawnych dotyczy morskich jednostek edukacyjnych, które realizują programy szkoleń zgodne z konwencją dla członków załóg statków rybackich ubiegających się o uzyskanie wyżej wymienionych dyplomów kwalifikacyjnych. Możliwość uzyskania kwalifikacji rybackich o zasięgu międzynarodowym w oparciu o nowoczesne programy szkoleń będzie miała pozytywny wpływ zarówno na funkcjonowanie morskich jednostek edukacyjnych, jak i na poprawę bezpieczeństwa, a także na poprawę konkurencyjności polskich rybaków na międzynarodowym rynku pracy. Szczególną uwagę pragnę zwrócić na fakt, że administracja morska będzie stosować nowe wzory dokumentów wydawanych według nowych wymogów. W związku z tym, że dokumenty kwalifikacyjne nie są drukowane na wcześniej zakupionych blankietach, to jeżeli chodzi o skutek dla finansów państwa, nie przewiduje się zwiększonych kosztów dla administracji.

Przechodzę do ostatniego punktu, czyli do rekomendacji. Szanowni państwo, ratyfikacja Konwencji STCW-F jest zgodna z polityką morską Rzeczypospolitej Polskiej i stanowi dostosowanie do zachodzących zmian w gospodarce morskiej w Europie i na świecie. Konwencja i jej ratyfikacja ułatwią współpracę z innymi państwami w zakresie realizowania standardów i zalecanych metod postępowania w sprawach szkolenia i certyfikacji załóg statków rybackich. Nie można tutaj zapomnieć o aspekcie społecznym. Grupa około 3 tys. rybaków będzie miała ułatwiony dostęp do pracy u armatorów polskich i zagranicznych dzięki możliwości uzyskiwania dyplomów morskich uprawniających do pełnienia odpowiednich funkcji na statkach rybackich o długości powyżej 24 metrów.

Mając na uwadze powyższą argumentację, rekomenduję szanownym Komisjom przyjęcie ustawy o ratyfikacji konwencji STCW-F. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani minister. Otwieram debatę na poziomie ogólnych zasad projektu. Będą pytania posłów oraz, rzecz jasna, odpowiedzi na pytania. Bardzo proszę. Pani poseł Dorota Arciszewska, bardzo proszę.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, pani minister. Jestem zwolennikiem podwyższania standardów bezpieczeństwa nie tylko życia na morzu, ale także wprowadzenia wszystkich konwencji, które wiążą się z pracą na morzu. Jednakże jeżeli mówimy o konkurencyjności, dostępności polskich marynarzy marynarki handlowej bądź rybaków do rynków europejskich czy w ogóle światowych, to tutaj zaczynają się schody. Dlaczego? Dlatego, że tak jak pani wspomniała, wszystkie kraje na minimalnym poziomie zaakceptowały konwencję spełniając warunki, ale jest też tutaj dowolność, którą państwo stosujecie. Przynajmniej tak jest w przypadku marynarki handlowej. Podwyższacie wymagania, jeżeli chodzi o liczbę godzin przebytych kursów, co eliminuje marynarza co najmniej na pół roku z rynku pracy. Nie mówię już o liczbie wypływanych godzin, która w tej chwili ma dojść do stu. Chodzi o marynarkę handlową.

Wracam do rybaków. Mówi pani o grupie około 3 tys. rybaków. Wobec sytuacji, która w ogóle jest w rybołówstwie, rybactwie polskim, chciałabym zapytać panią o dokładne

dane, jakiej liczby osób to dotyczy. Nie chodzi mi o dane w sensie, że może to dotyczyć, tylko ilu konkretnie rybaków skorzystało z kursów. Ile godzin muszą trwać kursy? Czy tak jak w marynarce handlowej jednym z elementów zaliczenia kursu jest obecność na kursie, a jest to obecność od rana do godz. 18.00? Ile dni w związku z odbywanymi kursami jest wyłączonych z uczestnictwa pracy na statku nawet w Polsce? Chciałabym zapytać, jakie elementy będziecie chcieli państwo wprowadzić, ponieważ są one już implementowane. Natomiast konsultując to ze środowiskiem marynarzy, dokładacie państwo swoje wymagania. Oprócz tych, które zawiera konwencja, jakie zamierzacie jeszcze dodawać wyższe wymogi, które powinni spełniać polscy marynarze? Czy w ogóle jest taki zamiar? Ile osób już przeszło szkolenia? Jakie są państwa doświadczenia, ile osób już przeszło i dostało certyfikaty w ułatwionym trybie, jak to pani powiedziała? Moje pytania dotyczą szczegółów. Rozumiem, że dotyczy to statków rybackich i rybaków.

Problem jest w marynarce handlowej. Mam wrażenie, że marynarze dostosowują się do administracji, a nie administracja do warunków, w jakich marynarze funkcjonują w systemie globalnym. Niestety, system, jak też propozycje wypływające z państwa departamentu absolutnie nie przystają do rzeczywistości i trudności w zatrudnianiu marynarzy, którzy chcą podwyższać kwalifikacje. Armatorzy, którzy zatrudniają polskich zdolnych marynarzy, są zdziwieni absurdalną liczbą godzin, jakie często nie są wliczane do praktyki, na podstawie której powinien być wystawiany dokument. Poprze kursy niejako zmuszacie państwo marynarza do wyłączenia na pół roku z zarabiania pieniędzy. Dotyczy to marynarki handlowej.

Jeszcze raz powtórzę, że chciałabym dowiedzieć się w przypadku marynarzy, ile osób przeszło szkolenia, ile zamierza przejść, ile godzin trwa kurs, czy elementem zaliczenia jest obecność na kursie, jakie elementy podwyższające standardy – w konwencji jest mowa o minimalnych – macie państwo zamiar wprowadzić, bądź nie, do polskiego systemu prawnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, pani poseł. Bardzo proszę pana posła Kazimierza Smolińskiego.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie do pani minister. Skoro konwencja, że tak powiem, w całości została już implementowana – ostatnie przepisy związane z audytem firm, które mogą prowadzić szkolenia, zostały opublikowane chyba prawie rok temu – to jaka jest konkretna korzyść, którą w tej chwili odniesiemy ratyfikując konwencję? Nie jest ona przedmiotem rozporządzeń unijnych, które zobowiązywałyby nas do jej przyjmowania. Czy stan prawny, który jest w tej chwili, nie może trwać nadal? Czy musimy ratyfikować konwencję? Konkretnie jaka będzie korzyść z tego, że przyjmiemy konwencję? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Tadeusza Iwińskiego.

Poseł Tadeusz Iwiński (SLD):

Szanowni państwo, mam tylko jedno pytanie. W tym przypadku mamy wyjątkowo długi czas. Nie pamiętam wielu umów międzynarodowych, w przypadku których od momentu ich zawarcia do momentu ich ratyfikacji minęłoby siedemnaście lat. Czym to zostało spowodowane? Czy może tym, że konwencja jest bardzo szczegółowa, że na czterdziestu stronach druku zawiera rozmaite regulacje? Często jest tak, że nadmiar regulacji wywołuje kontrowersje. Zresztą proces ratyfikacji z punktu widzenia Polski jest opóźniony. Jeżeli konwencja de facto weszła w życie niecałe trzy lata temu, to nasz okres, jeżeli tak na to spojrzeć, wynosi nie dwadzieścia lat tylko trzy.

Po wtóre, czy nie jest tak, że od momentu podpisania konwencji przed dwudziestu laty pod pewnymi względami zdezaktualizowała się ze względu na postęp techniki, na rozmaite regulacje? Mam na myśli wymogi bezpieczeństwa i wiele innych elementów. Jest to wyjątkowo nietypowy przypadek. Jeżeli zawiera się umowę, bardzo często ratyfikacja, minimum ratyfikacji powodujące jej wejście w życie na ogół następuje w ciągu roku, dwóch czy trzech. Nawet konwencja Rady Europy, jeżeli chodzi o zapobieganie,

przeciwdziałanie przemocy, co do której tak się spieraliśmy i wciąż się spieramy, została podpisana w Istambule trzy i pół roku temu i bardzo szybko została ratyfikowana wymaganą liczbą ratyfikacji. A tutaj mamy okres jednego pokolenia. Tworzy to zupełnie nową sytuację techniczną, organizacyjną, prawną itd.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Faktem jest, że ze względu na obfitość materiałów nie zapoznałem się z konwencją do końca, ale przejrzałem niektóre zapisy w wersji internetowej. Trzeba stwierdzić, że konwencja właściwie jest niekorzystna zarówno dla rybaków, jak i dla właścicieli statków pod względem kosztów wdrożenia, pod względem wymogów, które są stawiane w zakresie szkoleń. Tak naprawdę konwencja ma stworzyć olbrzymi aparat szkoleniowy, który z rybołówstwa, i tak marnie funkcjonującego w Polsce, będzie ciągnął dodatkowe pieniądze. Właściwie innego skutku w tym nie widać. Poza jakimiś wielkimi sztormami nic nie słychać. Nawet w pewnym czasie miałem przyjemność pełnić funkcję mediatora w sporach zbiorowych dotyczących rybołówstwa i rybaków.

Muszę powiedzieć, że z punktu widzenia poziomu znajomości, wiedzy i radzenia sobie z problemami polscy rybacy stoją na dobrym poziomie. Po drugie, wypadkowość nie odbiega od przeciętnej w innych branżach. A więc właściwie co konwencja ma poprawić? Ma dać pieniądze nowym firmom szkoleniowym, które powstaną, obciążyć, odciągać od pracy rybaków, którzy będą się szkolili za jakieś standardowe pieniądze albo w czasie własnym. Najczęściej pracodawca będzie dążył do tego, żeby szkolenie było w czasie własnym. Po drugie, prawdopodobnie koszty szkolenia, praktycznie rzecz biorąc, będą pokrywać armatorzy bądź szyprowie statków.

Chciałbym usłyszeć, który z zapisów jest na tyle... Jest to tak uszczegółowione jak żadne inne przepisy. Przepisy ruchu drogowego, gdzie możliwość zaistnienia wypadków jest dużo, dużo większa, nie są tak uszczegółowione jak owe zapisy. Konwencja ta naprawdę zaczyna przypominać dowcip o bananie unijnym. Tak ją traktuję. Jestem zdecydowanie przeciwny przyjęciu konwencji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze raz zgłosiła się pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam bardzo, ale chciałabym dopytać. Marynarz, który musi przejść szkolenie, musi zapłacić 5 tys. zł. Oprócz tego jest, przepraszam za określenie, wyjęty z rynku, ponieważ musi przejść szkolenie. Armator, który go zatrudnia – w Polsce nie ma na to szans, wiemy, gdzie pływają marynarze – daje ultimatum: „Przywieziesz papier". Jednocześnie dziwi się, że go nie ma, ponieważ wie, ile wypływał, wie jak pracuje. Okazuje się, że gdzieś brakuje jednej godziny, dwóch godzin. Administracja, czyli ośrodki szkoleniowe nie są w stanie zorganizować kursu dla ośmiu czy dziewięciu marynarzy, dlatego że im się to nie opłaca. A więc co robią? Zbierają osoby z kilku ośrodków, gdyż inaczej mówią: „Zapłać 40 tys. zł, to wtedy zrobimy dla ciebie kurs, żebyś go ukończył". Jednak marynarz musi wypłynąć, ponieważ musi utrzymać rodzinę. Dzieli to na pół, wyjeżdża, wraca, a kursu znowu nie ma. Armator mówi: „Kochany, ale ty musisz mieć papier". Nie rozumie tego, co się dzieje.

Stąd moje pytanie. Czy nie jest tak, że administracja nie jest dla marynarzy, tylko marynarze są dla was? Bezpieczeństwo, jego standardy, które absolutnie muszą być spełnione, oddzielam od wewnętrznej organizacji pracy w Rzeczypospolitej, pracy, która ma być na rzecz, ku podniesieniu kwalifikacji oraz zdobyciu na międzynarodowym rynku pracy marynarza, rybaka itd. Niestety, jest to odwrotnie proporcjonalne. Czy nie widzicie tego państwo? Nie kwestionujemy bezpieczeństwa oraz pewnych wymogów. Błędem ludzkim wszystko można nazwać w związku z tym, że w ogóle ogranicza się liczbę marynarzy niby na rzecz sprzętu i pewnych nowinek technologicznych. Ale ile człowiek jest w stanie wytrzymać? Ile szkoleń byśmy nie zrobili, zawsze będzie błąd ludzki.

Wobec tego bardzo proszę o obiektywną ocenę, dlatego że być może niektórzy nie orientują się, w jakich warunkach, w jaki sposób marynarze proszą o kursy i nie mogą ich skończyć. Słyszą: „Drogi kolego, nie opłaca się nam, nie możemy zrobić dla pana kursu". A tu trzeba płynąć. Czy zależy nam na tym, żeby w ogóle nie było polskich marynarzy, żeby pływali, nie wiem jako kto, jako zdegradowani oficerowie, żeby nie mogli wypływać godzin? Poprzez wewnętrzne przepisy, przepraszam za słowo, dobijacie ich państwo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W ten sposób wyczerpaliśmy... Tak. Bardzo proszę pana posła Killiona Munyamę. Bardzo proszę.

Poseł Killion Munyama (PO):

Panie przewodniczący, chciałbym tylko dopytać. Pani minister, chciałbym się dowiedzieć, ile państw ratyfikowało konwencję, a ile jeszcze nie ratyfikowało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Teraz już mamy pewność, że lista zgłaszających się do zabrania głosu została wyczerpana. Bardzo proszę panią minister o odniesienie się do poruszanych problemów i udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Bardzo wszystkim dziękuję za pytania. Pytania są bardzo ciekawe. Bardzo się cieszę, że wzbudza to tyle emocji. Tytułem wstępu chciałabym odnieść się do kilku pytań, między innymi pana posła Kazimierza Smolińskiego, pana posła Iwińskiego, jak też ostatniego pytania, które zostało zadane w sprawie ratyfikacji konwencji.

Przede wszystkim system szkolenia rybaków, załóg rybackich statków morskich nie jest od dzisiaj ani od wczoraj. System ten w zakresie szkolenia funkcjonuje w Polsce od wielu, wielu lat. Ważne jest to – chciałabym, żeby usłyszeli to wszyscy, którzy zadawali pytania, jak też ci, którzy nie zadawali pytań – na co wskazał pan poseł Iwiński mówiąc, że pierwsze porozumienia w kwestii konwencji, pierwsze posiedzenia, które później skutkowały jej podpisaniem, były dwadzieścia lat temu. Jest to związane z tym, że system tworzył się. Być może nie jest to wyjątkiem, że od chwili przyjęcia konwencji do momentu jej wejścia w życie mija kilkanaście lat, a czasami nawet więcej.

Poseł Tadeusz Iwiński (SLD):

Ale jest to rzadkość.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Konwencja o prawie morza też przez kilkanaście lat... Jest kilkanaście albo nawet kilkadziesiąt takich konwencji, ale zostawmy to.

Poseł Tadeusz Iwiński (SLD):

Konwencji w prawie międzynarodowym są setki.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Tak, ale wiele jest takich, w przypadku których pomiędzy pierwszym a drugim etapem w procedurze wejścia konwencji w życie mija kilkanaście lat, niemniej zostawmy to. Powiem, dlaczego tak było w tym przypadku. W tym przypadku było tak dlatego, że państwa na świecie nie za bardzo chciały regulować kwestie związane z bezpieczeństwem i kwalifikacjami, które bezpośrednio wiążą się z odpowiednim bezpieczeństwem statków rybackich. Dotyczy to również konwencji torremolińskiej podpisanej w 1977 roku, która do dnia dzisiejszego jeszcze na świecie nie weszła w życie, a jest ona odpowiednikiem niezwykle ważnej konwencji SOLAS o bezpieczeństwie życia na morzu, która obowiązuje w zasadzie prawie cały tonaż. Chyba 99,5 tonażu floty światowej obowiązuje konwencja SOLAS, która dotyczy bezpieczeństwa życia na morzu. A tutaj reguły dotyczące bezpieczeństwa załóg statków, w ogóle bezpieczeństwa statków rybackich do tej pory na świecie nie weszły w życie. Natomiast dobrze się stało, że weszła konwencja STCW.

Ważne jest to, co teraz chciałabym powiedzieć. Już w 2005 roku mieliśmy rozporządzenie dotyczące szkolenia załóg statków rybackich, które wypełniało konwencję STCW w 95%. To, co zrobiliśmy rozporządzeniami, o których wspomniałam, czyli między innymi rozporządzeniem w sprawie ramowych programów szkoleń i wymogów egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim, jak też rozporządzeniem w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych – ale to zostawiam, ponieważ jest to na etapie podmiotów, które szkolą – stanowi jakby dopełnienie. Minimum, które jest w STCW, powinno stanowić właśnie minimum, ponieważ w IMO jest idea, żeby tak kreować umowy. Jest to zapewnienie minimum wszędzie, gdzie jest to możliwe, zapewnienie minimum warunków pracy, żeby warunki te nie były gorsze niż minimum, które jest wymagane.

Systemy są do siebie zbliżone. W zasadzie odpowiadam w pewnym sensie pani poseł Arciszewskiej. Odpowiadając na pytania zadane przez panią poseł, chciałabym powiedzieć, że nie możemy mieszać załóg statków handlowych z załogami statków rybackich, jeżeli chodzi o szczegółową materię, ale możemy to robić wtedy, kiedy chcemy rozmawiać o pryncypiach. A pryncypia w morskiej flocie handlowej są takie. Są cztery konwencje: STCW, MARPOL, SOLAS i MLC. Są to cztery filarowe systemy konwencyjne. Wszystkie razem mają doprowadzić do tego, że bezpieczne będą: załoga, statek, ładunek, jak też morze przed zanieczyszczeniem. Systemy te razem temu służą. W rybactwie morskim, w rybołówstwie morskim na dzień dzisiejszy nie mamy tego zabezpieczonego. Konwencja STCW-F służy przede wszystkim temu, żeby załogi statków rybackich posiadały minimalne kwalifikacje, żeby posiadały kwalifikacje poświadczone certyfikatem STCW-F.

Tutaj zmierzam do odpowiedzi panu posłowi Kazimierzowi Smolińskiemu, który zadał bardzo zasadne pytanie, co to zmienia, jeżeli mamy trzy rozporządzenia, które w pełni implementują konwencję STCW-F. Jest to bardzo dobre pytanie. Zmienia to np. to, że rybak posługuje się certyfikatem wydanym na podstawie konwencji STCW-F. Jeżeli taki certyfikat pokaże armatorowi jakiekolwiek statku, wiadomo, że przeszedł szkolenia, wiadomo, że Polska jest w globalnym systemie.

Jeżeli chodzi o status ratyfikacji, pragnę powiedzieć, że na dzień dzisiejszy 17 państw ratyfikowało konwencję STCW-F. Minimum wynikające z klauzuli wejścia w życie konwencji STCW-F wynosiło 15 państw. Minimum to jest na standardowym poziomie 15 państw. Czasami przy trudniejszych konwencjach jest to 30 państw. Wyjątkowo jest to 60 państw. Tutaj był próg 15 państw. Piętnaście państw zebrało się od roku 1995 do roku 2011. Konwencja weszła na świecie w życie. Po wrześniu 2012 roku doszły jeszcze 2 państwa. Polska w tej chwili stara się o to, żeby wejść do owej grupy państw, żeby być w czołówce państw, które dbają o edukację morską.

Pragnę zwrócić uwagę na jedną rzecz, która jest niezwykle ważna dla Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Myślę, że dla Polski również. Jest to edukacja morska. Jesteśmy bardzo dobrzy w edukacji morskiej. Jesteśmy w międzynarodowym systemie edukacji morskiej. We wrześniu ubiegłego roku odbyła się wizyta sekretarza generalnego IMO. Sekretarz generalny, który był w Akademii Morskiej w Gdyni, był w Akademii Morskiej w Szczecinie, był zachwycony poziomem edukacji. Wprost do mnie powiedział takie zdanie, że chciałby, żeby edukacja tak wyglądała również u niego w Japonii. Był pod bardzo dużym wrażeniem jakości kształcenia, symulatorów, jakie tam są.

Pragnę powiedzieć, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju – w zasadzie to ja wykonując kompetencje pani minister infrastruktury i rozwoju – nadzoruje 37 morskich jednostek edukacyjnych, które kształcą na różnych poziomach, kształcą też na poziomie międzynarodowym. Zasady, które weszły w stosunku do marynarzy floty handlowej, nie są wynikiem jakiejś nieuzasadnionej polityki. Jest to wynik tego, że Polska od kilkudziesięciu lat jest stroną konwencji STCW, czyli konwencji dotyczącej kształcenia marynarzy, którzy pływają we flocie handlowej. W 2010 roku do konwencji STCW weszły zmiany z Manili, które wprowadziły konkretne wymogi przyjęte przez państwa strony konwencji STCW, które spowodowały to, że programy szkoleń musiały zostać do nich dostosowane. Tym samym próg minimalny, który jest często atakowany, został podwyższony głównie w tym celu, żeby chronić samych marynarzy, żeby nie popełniali błędów.

Pozwolę sobie nie rozwijać wątku human error, zostawię to profesorom, którzy się na tym lepiej znają od strony technicznej. Niemniej jest bardzo dużo ciekawych pomy-

słów, łącznie z pomysłem, który ostatnio został rozwinięty w Unii Europejskiej. Jest on bardzo ciekawy. Zawsze było tak, że to lotnictwo brało wzorce ze standardów, które zostały opracowane na morzu, że się tak wyrażę. Jednak od niedawna jest tak, że wzorców bezpieczeństwa szuka się w lotnictwie. W lotnictwie jest najwyższy standard bezpieczeństwa. Państw, które są państwami morskimi, z wielu względów po prostu nie stać na najwyższy standard bezpieczeństwa. Dlatego dążymy do najniższego. Najniższy poziom Polska osiągnęła bardzo dawno temu. Ratyfikacja konwencji na dzień dzisiejszy będzie miała tylko i wyłącznie taki skutek, że będziemy wydawać certyfikat, który jest zgodny z STCW-F. Dosłownie będzie miał on napisane „STCW-F". Jeżeli nie ratyfikujemy konwencji, będziemy wydawać goły certyfikat, przepraszam za kolokwializm, który jeżeli chodzi o standardy, jest nawet wyższy niż STCW-F, ale nikt na świecie nikt go nie rozpozna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk, później pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Rozumiem, że pani minister już odpowiedziała na pytania. Tak? Jeżeli tak, to przepraszam, ale nie odpowiedziała. Nie chodzi mi o to, żebyśmy się tutaj nie słuchali. Powiedziałam, że zależy mi na standardach i bezpieczeństwie. Pani minister dobrze to wie. Mój ojciec zginął na morzu. Zawsze będę pamiętać o tym, co jest najważniejsze. Nie chodziło mi o samą konwencję, której postanowienia często są mocno uzasadnione. Chodzi mi o organizację na rynku wewnętrznym w Polsce. Możemy wiele mówić, że pomoże to marynarzom, ale pytam jak, skoro system organizowania szkoleń, ceny szkoleń, wymogi, liczba godzin są tylko dla administracji, ośrodków szkoleniowych, która je przeprowadzają. Ci ludzie, fachowcy, którzy prowadzą szkolenia, sami mają rozdarte serce. Zgłaszają różne uwagi, chcieliby pomóc marynarzom, ponieważ wiedzą, jakie mają oni kłopoty. Muszą zostawić kurs i wypłynąć, a administracja mówi: „Nie mamy pieniędzy na kurs dla pięciu osób". Kiedy pani minister chce zebrać trzydziestu czy sześćdziesięciu marynarzy, którzy muszą wypływać i zarabiać na życie?

Nie mieszam marynarki handlowej z rybołówstwem. Chodziło mi tylko o uświadomienie państwa poprzez zadanie pytania, ile osób skorzystało z kursów, ile to kosztuje, jaki jest zakres godzinowy, jakie są wymogi obecności itd. Chciałam, żebyście mi odpowiedzieli, jak to wygląda organizacyjnie, dlatego że clou tkwi we wprowadzaniu konwencji i wydawaniu dokumentów po przebytym kursie. A na to, jak kursy się odbywają, czy w ogóle się odbywają, ile kosztują, państwo nie odpowiadacie. Marynarz ma się dostosować i już. Nie może, pani minister. Przecież pani wie, jak na rynku trudno jest utrzymać się na stanowisku. Oczywiście możemy wszystkich marynarzy wysłać jako zdegradowanych oficerów czy kapitanów albo w ogóle nie pozwalać im na otrzymanie certyfikatu. Niech się martwią sami. Oni nie mają czasu na siedzenie pół roku na lądzie. Nikt im za to nie płaci.

Marzy mi się, żeby w końcu zaczęto myśleć, że standardy zachowujemy dla marynarzy. Sposób organizacji, sposób przeprowadzania kursów, branie pod uwagę doświadczenia, wypływanych godzin itd., itd. – nie będę wchodzić w szczegóły, pani minister wie, o czym mówię – w ogóle nie przystają do rzeczywistości. Mamy marynarzy w rodzinie i wiemy, jak to wygląda. Chodzi mi o wewnętrzną organizację na naszym rynku. Stąd moje pytanie, czy państwo zamierzacie jeszcze podwyższać wymagania. Z tego, co widzę, organizacja, która jest w tej chwili, absolutnie nie sprzyja komfortowemu poddaniu się kursowi po to, żeby uzyskać kwalifikacje oraz z pełną satysfakcją i bezpieczeństwem ruszyć na rynek pracy, żeby dostać pracę, niezależnie czy będzie to mój kuter bądź łódź czy też jakaś inna flota, która będzie chciała wziąć dokument do ręki. Moim zdaniem akceptowany przez państwa sposób przeprowadzania kursów nie sprzyja temu, żeby marynarze mogli dostosować się do nich, przejść je, nie sprzyja z uwagi na nieopłacalność dla jednostek, które je przeprowadzają, przy niskiej frekwencji marynarzy, którzy muszą wypłynąć, żeby zarabiać na życie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Kazimierza Smolińskiego.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister odpowiedziała, że jedyną korzyścią jest to, iż będą certyfikaty STCW-F. W takim razie, dlaczego tak długo czekaliśmy z tym, żeby ratyfikować konwencję, skoro spełniliśmy wszystkie wymogi, implementowaliśmy przepisy konwencji? Zamiast ułatwić naszym marynarzom, którzy już mają kursy zgodne z konwencją, żeby mogli uzyskiwać certyfikaty potwierdzające ich uprawnienia i osiągać międzynarodowe korzyści, czekamy kilka lat. Powinniśmy być piętnastym państwem. Być może nawet piętnaste państwo byłoby wcześniej niż we wrześniu 2011 roku. Można tutaj zapytać, kiedy dokładnie piętnaste państwo ratyfikowało konwencję. Gdybyśmy byli piętnastym państwem, może już cztery czy pięć lat temu weszłoby to w życie i nasi marynarze mieliby z tego korzyści. A tak do dzisiaj jeszcze nie mają korzyści, chociaż spełniliśmy wymogi. Jaka jest przyczyna tego, że nie ratyfikowaliśmy konwencji wcześniej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy są inne zgłoszenia? Nie ma. Bardzo proszę, pani minister, udzielam pani głosu.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Myślę, że jednak powinniśmy oddzielić kwestię kształcenia i egzaminowania marynarzy pływających we flocie handlowej od załóg statków rybackich. Ponieważ ta pierwsza grupa nie jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji, nie będę wchodzić w szczegóły. Chociaż system znam bardzo dobrze, postaram się odpowiedzieć na pytania w możliwie najprostszy sposób.

Administracja morska z tytułu egzaminowania nie czerpie żadnych korzyści. Nie od niej zależy to, ile kosztuje szkolenie. Administracja morska jest odpowiedzialna za przeprowadzanie egzaminów. W tym celu na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim, która obowiązuje od 2011 roku, została powołana Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna. Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna może przygotować i przeprowadzić egzamin nawet dla jednej osoby. Marynarz, który podnosi swoje kwalifikacje i chce przystąpić do egzaminu, może się przygotować sam, nie musi iść na szkolenie. Tak jak powiedziałam, mamy 37 morskich jednostek edukacyjnych. To, jakie są opłaty za szkolenia, jest to kwestia rynku. Proszę mi wierzyć, że – jak to jest na rynku – jednostki te konkurują pomiędzy sobą. Robią wszystko, żeby opłaty nie były wysokie, żeby przyciągnąć do siebie jak największą liczbę marynarzy i przygotować ich do egzaminu. Są to dwie zupełnie inne rzeczy. Administracja morska, w tym właśnie Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna, jest odpowiedzialna za nadzór w zakresie konwencji STCW nad morskimi jednostkami edukacyjnymi, w tym nad jedną i drugą akademiami morskimi. W bardzo dużym skrócie tak wygląda system.

Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna, przeprowadzając egzaminy, finansuje się ze środków własnych z opłat za egzaminy. W załączniku do ustawy o bezpieczeństwie morskim są podane opłaty za egzaminy. Łatwo można się przekonać, że są to kwoty w wysokości 150, 300 zł. Nie wiem, ale najwyższa opłata za egzamin wynosi chyba 500 lub 600 zł. 1 tys. zł jest dla pilotów morskich, a nie muszę mówić, ile zarabia pilot morski. Egzaminu nie robi się co roku, tylko co kilka lat. Odnowienia dyplomów robi się co pięć lat. Kwota 300 czy 500 zł dla marynarza za odnowienie dyplomu to nie jest dużo. Jeżeli marynarz pływa, to ma wypływaną odpowiednią liczbę miesięcy, która jest wymagana do wydania mu stosownego dokumentu. Chodzi tu jednak o marynarzy we flocie handlowej, a my dzisiaj nie mówimy o marynarzach we flocie handlowej, tylko mówimy o rybakach morskich. Rybacy morscy na dzień dzisiejszy nie są w systemie, który zapewniłby im minimalne warunki kształcenia w systemie międzynarodowym. W systemie polskim – tak. Zadbaliśmy o to, ale nie ma odpowiednika, o czym wcześniej mówiłam, czyli konwencji terremolińskiej o bezpieczeństwie statków rybackich, nie ma odpowiednika konwencji SOLAS. Niemniej mamy już światełko w tunelu, miejmy nadzieję, że niedługo konwencja ta wejdzie na świecie w życie. Polska dzisiaj jest przygotowana do ratyfikacji.

Pan poseł Smoliński zadał pytanie dotyczącego tego, dlaczego Polska nie ratyfikowała konwencji jako piętnaste państwo. Ostatnim, piętnastym państwem, które ratyfikowało konwencję STCW-F w dniu 29 września 2011 roku, było Palau. Polska przygotowywała się do ratyfikacji konwencji. Chciała mieć wcześniej w polskim porządku prawnym te wszystkie instrumenty, które są przewidziane konwencją. Stąd jeżeli zwrócą państwo uwagę na rozporządzenia, o których wspomniałam, okaże się, że rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich weszło w życie sierpniu 2013 roku. Rozporządzenie w sprawie w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim weszło w życie w 2014 roku podobnie jak rozporządzenie w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych.

Odpowiadając na pytania i problemy, które postawiła pani poseł Arciszewska, chciałabym dodać, że administracja morska ma nadzór nad kształceniem, które jest wykonywane w ramach szkoleń prowadzonych przez wszystkie trzydzieści siedem morskich jednostek edukacyjnych. Państwo nie ma takiego instrumentu, żeby powiedzieć przedsiębiorcy, ile ma brać za usługę. Ani w naszym kraju, ani w Unii Europejskiej prawo tak nie działa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Wyczerpaliśmy zadawanie pytań. W związku z tym stwierdzam, że zakończyliśmy pierwsze czytanie projektu ustawy z druku nr 2935 o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 roku.

Stwierdzam, że nie zgłoszono wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, będę uważał, że Komisje przyjęły projekt ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 roku.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, zgłaszam wniosek o przegłosowanie stanowiska Komisji, które przed momentem pan określił, co do przedłożonego projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Bardzo przepraszam, panie przewodniczący. Sekretariat słusznie zwrócił mi uwagę, że nie przystąpiliśmy do rozpatrzenia, a przystąpiliśmy do zakończenia.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, spóźniłem się.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Bardzo przepraszam. W związku z tym przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy do tytułu ustawy są uwagi? Nie słyszę. Uważam zatem, że Komisje przyjęły tytuł ustawy.

Przechodzimy do art. 1. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 1? Nie słyszę. Dziękuję. Uważam, że Komisje przyjęły art. 1.

Przechodzimy do art. 2. Czy są uwagi? Nie słyszę. W związku z tym stwierdzam, że art. 2 również został przyjęty przez Komisje.

Przechodzimy do przyjęcia całości projektu ustawy. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całości ustawy zawartej w wymienionym wcześniej druku?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, wnoszę o głosowanie projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Ponieważ padł wniosek o poddanie projektu ustawy od głosowanie, wobec tego stawiam następujący wniosek.

Kto z pań i panów posłów jest za wnioskiem o nieprzyjęcie przedłożonego projektu ustawy, proszę o podniesienie ręki. Dobrze, odwrócimy pytanie. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem przedłożonego projektu ustawy, proszę o podniesienie ręki (18). Kto

jest przeciwny? (0). Kto się wstrzymał? (8). Dziękuję bardzo. Stwierdzam, że Komisja przyjęła przedłożony projekt ustawy.

W związku z tym pozostał nam obowiązek wyznaczenia sprawozdawcy. W imieniu Komisji proponuję pana posła Killiona Munyamę. Czy pan poseł wyraża zgodę? Przepraszam, czy teraz dobrze powiedziałem nazwisko?

Poseł Killion Munyama (PO):

Jak pan przewodniczący powie dobrze, to się zgodzę.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dobrze, będziemy ćwiczyć. Czy kolega poseł przyjmuje propozycję?

Poseł Killion Munyama (PO):

Dobrze, zgadzam się.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec tego, żeby kolega Killion był sprawozdawcą?

Poseł Tadeusz Iwiński (SLD):

Mam wątpliwości. To znaczy, popieram, ale z drugiej strony chciałbym zauważyć, że Zambia, z której pochodzi pan poseł, nie ma dostępu do morza.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Wykopią sobie. Dziękuję bardzo. Ponieważ porządek obrad został wyczerpany, zamykam posiedzenie Komisji.